

**6.5.3 - Secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000**

Il secondo Addendum al Contratto di Programma 1994-2000 permette l'allocazione della restante parte dei 6.094 milioni di euro (11.800 miliardi di lire) recati dalla Legge 450/97 (non contrattualizzati nell'accordo preliminare), pari a 4.235 milioni (8200 miliardi di lire).

Come già riferito tale somma è stata ripartita su quattro gruppi di interventi:

1. QUADRUPPLICAMENTO AC/AV	M€	2.221
2. INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE	M€	1.363
3. MATERIALE ROTABILE	M€	563
4. FONDO PER LA PROGETTAZIONE DI NUOVE OPERE, RISCHI, IMPREVISTI, SPERIMENTAZIONE	M€	88

Per quanto riguarda le relative contabilizzazioni di R.F.I. si riportano, nella seguente tabella, i finanziamenti e le spese (sono escluse le quote di cui ai precedenti punti 3 - materiale rotabile, di competenza Trenitalia - 4 e parte del punto 2).

Il contabilizzato rappresenta circa il 20% del relativo finanziamento (il dato del 2001 si attestava all'11%).

<i>Valori in milioni di euro</i>	Finanziamento	Assegnato +Quota Riserva	Contabilizzato
<b>1 QUADRUPPLICAMENTO AD ALTA CAPACITA'</b>			
QUADRUPPLICAMENTO TORINO-MILANO-NAPOLI	2.065,83	1.475,52	105,63
INTERESSI INTERCALARI	154,94	154,93	154,93
<b>TOTALE</b>	<b>2.220,76</b>	<b>1.630,45</b>	<b>260,56</b>
<b>2 INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTRA ESISTENTE</b>			
MANTENIMENTO IN EFFICIENZA LINEE ED IMPIANTI	413,17	476,24	333,13
IMPIANTI PER LA MANUTENZIONE E PULIZIA DEL MATERIALE ROTABILE	40,28	8,78	0,00
RIFINANZIAMENTO PROGETTO IN CORSO E/O NUOVE FASI DI PROGETTI AVVIATI	180,76	161,97	60,86
INTERVENTI ALLE LINEE ED AI NODI ED AGLI IMPIANTI ESISTENTI PREVISTI DALLA CONFERENZA DI SERVIZI RELATIVI ALLA TO-MI-NA	180,76	157,71	4,14
<b>NUOVI PROGETTI</b>			
INTERVENTI PER LO SVILUPPO DEL TRAFFICO MERCI	61,97	35,38	9,19
COMPLETAMENTO DELLA PROGETTAZIONE DEL NODO DI GENOVA E FASE DI RAZIONALIZZAZIONE IMPIANTI E FERMATE	51,65	51,65	3,70
GRANDI STAZIONI	196,25	196,25	0,55
IMPIANTI TERMINALI MERCI	103,29	16,08	5,01
TECNOLOGIE DI RETE: Interventi di omogenizzazione compresa la linea Roma-Cassino-Napoli	41,32	0,00	0,00
<b>TOTALE INTERVENTI SULL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE</b>	<b>1.269,45</b>	<b>1.104,05</b>	<b>416,59</b>
<b>TOTALE ANTE RISERVE</b>	<b>3.490,22</b>	<b>2.734,50</b>	<b>677,15</b>

**6.5.4 - Terzo addendum al Contratto di Programma 1994-2000 e Legge 354/98**

Come si è già riferito, la Legge 354/98 ha previsto aumenti di capitale ad F.S., all'art. 1 per un piano triennale di interventi per la soppressione dei passaggi a livello ed all'art. 3 per interventi sugli itinerari internazionali e sui principali corridoi ferroviari della penisola.

L'art.4 della stessa Legge, prevede il potenziamento dei collegamenti ferroviari con l'aeroporto di Malpensa, sia della rete FS, sia della rete delle Ferrovie Nord di Milano S.p.A. .

Si riporta di seguito una tabella di sintesi sullo stato di attuazione:

<i>Situazione legge 354/98 al 31.12.2002</i>	<i>(valori in milioni di euro)</i>
Progetti attivi	420,21
Progetti da attivare	1.188,54
Lavori ultimati	0,00
Lavori in corso	185,40
Lavori da avviare	234,81
Perizia di spesa	185,40

Nelle successive tabelle viene esposto in dettaglio lo stato di avanzamento delle contabilizzazioni.

ARTICOLO 1 DELLA L. 354/98	Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato
<b>INTERVENTI PER LA SOPPRESSIONE DEI PASSAGGI A LIVELLO</b>			
Piano triennale 1998-2000	503,03	160,10	20,34
<b>TOTALE</b>	<b>503,03</b>	<b>160,10</b>	<b>20,34</b>
ARTICOLO 3 DELLA L. 354/98	Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato
<b>ITINERARIO TORINO-MODANE</b>			
Interventi a medio e breve termine per il miglioramento infrastrutturale direttrice Torino- Modane	77,47	72,82	1,97
Proseguimento della progettazione della nuova linea Torino-Lione	28,41	7,75	7,18
<b>ITINERARIO SEMPIONE-LUINO-CHIASSO</b>			
Linea Domodossola-Borgomanero-Novara: variante di Gozzano	15,49	1,29	0,01
<i><b>Interventi di integrazione con l'aeroporto di Malpensa</b></i>			
Variante di Novara e sistemazione del nodo	49,06	2,17	0,54
Studio di fattibilità stazione passante Malpensa e collegamento con Gallarate	2,58	2,58	0,00
Collegamento diretto in Mortara per itinerario merci Milano-Mortara-Novara	25,82	0,00	0,00
Potenziamento Milano-Chiasso e prima fase gronda nord -est di Milano	61,97	3,62	0,00
Raddoppio Bergamo-Treviglio	51,65	51,65	0,02
<b>ITINERARIO BRENNERO E LINEE AFFERENTI</b>			
Potenziamento itinerario Tirreno-Brennero e Trancispadano: fasi funzionali	134,28	5,89	0,00
Potenziamento impianti merci del nodo di Mantova	13,43	4,39	0,00
<b>ITINERARIO TARVISIO . VILLAOPICINA E LINEE AFFERENTI</b>			
Potenziamento itinerari merci dell'Area Veneto-Friulana	46,48	37,02	1,65
<b>ITINERARIO PESCARA ROMA</b>			
Potenziamento Tecnologico ed infrastrutturale	30,99	3,57	0,00

ITINERARIO REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO-BARI			
Velocizzazione e potenziamento per il traffico merci: fase funzionale	46,48	0,00	0,00
<b>REGIONE SICILIA</b>			
<b><u>Itinerario Messina-Catania:</u></b>			
Fase per il completamento del raddoppio della linea	258,23	0,00	0,00
<b><u>Nodo di Palermo:</u></b>			
Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e potenziamento impianti	61,97	0,00	0,00
<b>PRINCIPALI DIRETTRICI E ITINERARI ALTERNATIVI</b>			
Potenziamento impianti per il traffico merci	67,14	23,24	2,54
<b>Studi, sperimentazione, rischi ed imprevisti</b>	67,13	23,47	14,49
<b>TOTALE</b>	<b>1.038,59</b>	<b>239,45</b>	<b>28,40</b>
<b>ARTICOLO 4 DELLA L. 354/98</b>			
	Finanziamento	Assegnato	Contabilizzato
<b>POTENZIAMENTO COLLEGAMENTI AEROPORTO MALPENSA</b>			
Collegamento diretto tra le stazioni di Milano Centrale e l'aeroporto di Malpensa	46,48	0,00	0,00
Transito di Luino: collegamento con Malpensa, allungamento a modulo e potenziamento impianti	20,66	20,66	0,00
<b>TOTALE</b>	<b>67,14</b>	<b>20,66</b>	<b>0</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>1.608,76</b>	<b>420,21</b>	<b>48,74</b>

(valori in milioni di euro)

### **6.5.5 - Contratto di programma 2001-2005**

Delle contabilizzazioni relative alla rete tradizionale si è già riferito nel paragrafo 6.4.6.2.

Maggiori notizie vengono di seguito fornite in merito allo stato di attuazione del progetto AV/AC.

#### **6.5.5.1 - Progetto della linea Alta Velocità/Alta Capacità, Torino-Milano-Napoli**

Il progetto del Sistema Alta Velocità dell'asse Torino-Milano-Napoli è stato formalizzato dalla Convenzione FS/TAV del 29/09/1991. Nel corso del 1997, l'impostazione originaria delle modalità di finanziamento del progetto sono state modificate (con il Terzo Atto modificativo della Convenzione) per dare risposte concrete agli indirizzi comunitari e governativi in materia di trasporto ferroviario: separazione tra gestione dell'infrastruttura ed esercizio del trasporto, salvaguardia dell'unicità nella gestione della rete sia per motivi riconducibili alla sicurezza della circolazione sia per la realizzazione di opportune economie di scala, avvio dei processi di privatizzazione dei business commerciali di FS.

La realizzazione dell'infrastruttura AV/AC è affidata a TAV SpA (società controllata al 100% da RFI). Una volta completata, l'infrastruttura verrà messa a disposizione - contro pagamento di canoni - del Gestore dell'infrastruttura, RFI, che si occuperà di "vestire" la "nuda" infrastruttura messa a disposizione da TAV, aggiungendo tutti i servizi necessari alla sua effettiva fruizione (manutenzione, circolazione ecc.) da parte delle imprese di trasporto, che acquisteranno tracce orarie dietro pagamento di un pedaggio commisurato, non solo al valore dei suddetti servizi, ma anche alle esigenze di ripianamento dei debiti contratti da TAV per finanziare l'infrastruttura.

Nello schema di finanziamento allora adottato, lo Stato, per il tramite di RFI, doveva fornire le risorse finanziarie previste a carico pubblico per la realizzazione delle opere AV/AC (40% dell'investimento e interessi intercalari), mentre per la rimanente parte il finanziamento delle opere continua era assicurato per il 60% da capitali di prestito, destinati ad essere rimborsati tramite i canoni che RFI pagherà a TAV per l'utilizzo delle opere.

Il modello precedentemente richiamato è stato modificato nell'aprile 2000, tenuto conto dei risultati delle analisi economico/finanziarie effettuate dagli Advisor di FS. Principale elemento di novità è stato quello di enucleare le opere relative alle penetrazioni delle nuove linee nei principali capoluoghi di provincia (c.d. "nodi") dal "perimetro" da finanziare secondo lo schema 40/60 per essere ricondotte nell'alveo degli altri investimenti infrastrutturali "tradizionali", interamente finanziati da fonte pubblica.

Il 10 gennaio 2002 è stato presentato al Ministro dell'Economia e delle Finanze ed al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti il programma di revisione dei costi e dei tempi di realizzazione dell'intero progetto "AV/AC Torino-Milano-Napoli", che tiene conto degli incrementi dei preventivi ai quali faceva riferimento il Contratto di Programma 2001-2005, intervenuti principalmente a seguito della definizione dei progetti delle singole tratte e nodi conseguenti a specifiche prescrizioni delle competenti Autorità Locali e Territoriali.

A seguito di tale revisione, il costo complessivo del progetto è stato rideterminato in circa 28.790 milioni di Euro, con un incremento di circa 6.585 milioni di Euro rispetto alle previsioni originarie. Conseguentemente il periodo di attivazione delle singole tratte e nodi

dell'intero Progetto, precedentemente previsto tra dicembre 2003 e dicembre 2008, è stato rideterminato tra l'ottobre 2004 (prima attivazione: tratta Roma-Napoli) e il febbraio 2010 (ultima attivazione: nuova stazione AV/AC di Firenze).

Questa nuova riprevisione è anche alla base di un primo Dossier di valutazione sul progetto AV/AC TO-MI-NA che RFI ha presentato a Febbraio 2002 a supporto delle decisioni relative ai meccanismi di finanziamento del progetto stesso.

Il Dossier è stato elaborato in conformità a quanto previsto dall'art.14.2 del Contratto di programma 2001-2005. L'adempimento descritto era in linea con l'esigenza di verificare la sostenibilità del progetto, anche in considerazione dell'evoluzione delle fasi di realizzazione del progetto.

Con riferimento agli incrementi di costo, nella tabella che segue sono riportati in dettaglio, per tratta e per nodo le variazioni nei confronti delle rispettive previsioni del CdP 2001-2005 e le principali motivazioni di tali riprevisioni (detti incrementi erano già stati riportati e motivati nella relazione di monitoraggio degli investimenti al 31/12/2001).

TABELLA 6.21

(valori in milioni di euro)

Tratta / Nodo	Costo)	Variazioni rispetto CdP.	Principali motivazioni delle variazioni
TO – MI	6.879	+ 4.090	Oneri conseguenti alla riqualificazione del corridoio plurimodale, con incremento dei costi delle opere ferroviarie per interventi derivanti dall'antropizzazione del territorio e per oneri di accelerazione della Torino-Novara
MI – BO	6.159	+ 478	Oneri per: stipula Accordo con General Contractor per chiusura contenzioso, modalità esecutive opere interferenti con A1, varianti di Modena e 3° binario Modena-Marzaglia, variante interconnessione di Parma, adeguamento monetario
BO – FI	4.700	+ 646	Oneri per varianti: sicurezza in galleria e mitigazione impatto idrologico, mitigazione per materiali di scavo, accordi con Enti interferiti, adeguamento monetario
FI – RM	351	0	
RM – NA	5.154	+ 273	Oneri per: composizione contenzioso e adeguamento monetario, tecnologie e barriere antirumore
Nodo di TO	129	0	
Nodo di MI	72	0	
Nodo di BO	1.105	+ 72	Oneri per chiusura contenzioso con Appaltatori e per più impegnativo monitoraggio ambientale
Nodo di FI	1.211	+ 77	Completa revisione del progetto a seguito di accordi con EE.LL.
Nodo di RM	568	+ 52	Oneri per maggiori scavi archeologici e revisione programmi con Appaltatori
Nodo di NA	373	+ 46	Oneri per varianti progettuali e aggiornamento progetto collegamento nord-sud con linea a monte del Vesuvio
Costi di struttura	258	0	
Contingencies	1.832	+ 851	Adeguamento in relazione a un ipotesi di valorizzazione dei rischi noti alla data di revisione del programma

Il Piano di Priorità degli Investimenti sull'infrastruttura ferroviaria, approvato con la Delibera CIPE n° 85 del 29 settembre 2002, ha recepito tali variazioni di costo ed anche quelle relative alla riprogrammazione dell'entrata in esercizio delle singole tratte.

In tale occasione si è avuto modo di constatare anche la difficile sostenibilità economico finanziaria del progetto AV/AC secondo lo schema di finanziamento sino ad allora adottato (40% a carico dello Stato, 60% con capitali privati a prestito) e si erano decisi approfondimenti circa la possibilità di invertire tale schema di finanziamento, ponendo a carico dello Stato il 60% dei costi del progetto stesso. In tale ultimo caso le necessità finanziarie di competenza per l'anno 2003 sarebbero ammontate a circa 8.000 milioni di €.

La Legge Finanziaria 2003 (art. 75) ha sostanzialmente superato le questioni legate alla percentuale dell'investimento da porre a carico dello Stato, disponendo una profonda modifica dell'intero schema di finanziamento del Sistema AV/AC secondo la quale Infrastrutture S.p.A. finanzia prioritariamente gli investimenti di cui trattasi, subentrando allo Stato nel finanziamento dell'intero Sistema.

A tale scopo RFI, su richiesta del Ministero, ha elaborato un dossier di valutazione dell'investimento di cui trattasi, ottenuto aggiornando il precedente dossier ed estendendo il periodo di valutazione al 2060, coincidente con l'anno di scadenza della Concessione ad R.F.I. S.p.A.

Tale Dossier, ha fornito, inoltre, anche un aggiornamento dei costi e dei tempi di entrata in esercizio di alcune tratte, come esposto nella seguente tabella:

TABELLA 6.22

Investimento	Valori in milioni di euro TOTALE	Date di attivazione aggiornate (compresi i nodi)	
		Funzionale	Completa
Tratta Torino-Milano	6.878	febbraio 2006	dicembre 2008
Tratta Milano-Bologna	6.335	aprile 2007	dicembre 2008
Tratta Bologna-Firenze	4.856	luglio 2008	febbraio 2010
Tratta Roma-Firenze	442	dicembre 2007	
Tratta Roma-Napoli	5.207	gennaio 2005	giugno 2008
Nodo di Torino	129		
Nodo di Milano	73		
Nodo di Bologna	1.200		
Nodo di Firenze	1.240		
Nodo di Roma	644		
Nodo di Napoli	374		
Contingencies	1.155		
Costi di struttura capitalizzati	258		
<b>Totale To-Mi-Na</b>	<b>28.790</b>		



Con specifico riferimento alla stima degli investimenti, comunque, il costo complessivo dell'intero investimento è rimasto inalterato e pari a 28.790 milioni di euro; occorre precisare però, che, a fronte del totale inalterato, i costi di alcune singole tratte e nodi registrano delle variazioni, ciò - secondo R.F.I. - a fronte delle evoluzioni nel frattempo intervenute negli iter autorizzativi/approvativi. A tali variazioni, per un valore complessivo di circa 677 milioni di euro, R.F.I. farà fronte attingendo alla "riserva" fornita dalla voce "contingencies" che, quindi, si è parallelamente ridotta. Si illustrano nella seguente tabella le variazioni in parola:

TABELLA 6.23

Tratta / Nodo	Costo PPI	Costo Dox 2003	Variazione
MI - BO	6.159	6.335	+ 176
BO - FI	4.700	4.856	+ 156
FI - RM	351	442	+ 91
RM - NA	5.154	5.207	+ 53
Nodo di BO	1.105	1.200	+ 95
Nodo di FI	1.211	1.240	+ 29
Nodo di RM	568	644	+ 76
Contingencies	1.832	1.155	- 677

Anche le date di attivazione delle singole opere (tratte/nodi) risultano in qualche caso modificate rispetto al precedente monitoraggio. Lo slittamento dei tempi di entrata in esercizio, dovuto essenzialmente a fattori di natura esterna al progetto, è riconducibile alle consuete problematiche di interazione con il territorio (sia dal punto di vista autorizzativo che di impatti archeologici e ambientali). Più in dettaglio:

- gli slittamenti temporali sulla Milano-Bologna sono sostanzialmente dovuti alla riprogrammazione dei lavori relativa al ritardato accordo con Autostrade ed alla ritardata autorizzazione dei cantieri a Modena, presentata dal General Contractor;
- i ritardi temporali sul Nodo di Bologna sono invece dovuti allo slittamento dell'inizio dei lavori su due lotti per posticipo nell'approvazione dei cantieri da parte dello Sportello Unico e ripetizione della gara della Stazione AV;
- lo slittamento dei tempi sulla Bologna-Firenze sono essenzialmente dovuti al fermo lavori Vaglia, al ritardo nell'attivazione dei fronti intermedi Galleria Vaglia da cunicolo per prescrizioni ASL, alla modifica e spostamento di un camerone e di un ramo dell'interconnessione di Galleria Pianoro per problematiche geologiche e miglioramento

- sicurezza. Conseguentemente il General Contractor ha presentato una riprogrammazione dei lavori rispetto al programma contrattuale originario;
- lo slittamento temporale sul Nodo di Roma è stato causato dal blocco lavori per ritrovamenti archeologici, opposizioni dei frontisti, problematiche di smaltimento materiali di risulta, difficoltà di risoluzione interferenze con sottoservizi.

Delle modifiche citate, il CIPE ha preso atto con la Delibera n° 2 del 31/01/2003.

### ***6.6 - Scostamenti di tempi di esecuzione dei progetti di investimento sulla rete tradizionale***

In sintesi, R.F.I. riporta la seguente casistica delle principali criticità riscontrate, con indicazione dei relativi progetti (un progetto che presenti più cause di ritardo è riportato più volte). Il Gestore evidenzia che la stima è stata elaborata non considerando la data di ultimazione delle opere minori di completamento dei progetti di investimento.

Si riporta di seguito il dettaglio per ciascuno dei due Contratti di Programma.

#### **Contratto di Programma 1994-2000**

Rispetto al monitoraggio dello scorso anno, sono stati avviati, i seguenti progetti:

- Velocizzazione linea Palermo – Agrigento;
- Progettazione di massima ATC (2<sup>a</sup> fase).

Inoltre, va segnalato che il progetto “Adeguamento al traffico Merci Linea Domodossola-Luino-Novara-Ovada-Genova” presenta un riduzione di costo per effetto dell’enucleazione della sottofase “Variante di Gozzano”, confluita in un nuovo progetto con la stessa denominazione.

La casistica dei principali motivi di ritardo è riportata di seguito:

- **Rapporti con l’impresa appaltatrice** (fallimenti, controversie, inadempienze contrattuali, difficoltà organizzative, ecc.):
  - Nuova linea a Monte del Vesuvio;
  - Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona;
  - PRG e ACEI Roma Tiburtina fino a Smistamento;
  - Realizzazione SCC Area Veneto Centrale;
  - Rilevamento Termico Boccole;
  - Potenziamento Tecnologico Bologna-Verona-Brennero;
  - Morane;
  - Copertura Radio Gallerie;

- Roma S.Lorenzo ampliamento Mav;
- **Approvvigionamento di risorse** (carenza di materiali, difficoltà di reperimento personale specialistico, ecc.):
  - SCC del Nodo di Genova;
  - Realizzazione SCC Area Veneto Centrale;
  - SCC Genova-Roma e Pontremolese;
  - Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari;
- **Ridefinizione priorità per gli ACS sull'intera rete da parte di RFI e conseguente ripianificazione dei tempi di realizzazione:**
  - Sistemazione a PRG di Milano Rogoredo;
  - Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica del nodo di Palermo;
  - Raddoppio Milano-Mortara;
  - SCC Genova-Roma e Pontremolese;
  - Sistemazione Tecnologica Milano-Genova;
- **Rapporti con gli Enti Pubblici** (Conferenze di Servizio, autorizzazioni, incertezza sulle risorse finanziarie, nuove richieste da parte degli enti locali, procedure di esproprio, ricorsi al TAR, ecc.):
  - Passante Milanese;
  - Nuova linea a Monte del Vesuvio;
  - Realizzazione nuove fermate ed adeguamento del servizio metropolitano del nodo di Roma;
  - Potenziamento Infrastrutturale Milano-Lecco;
  - Raddoppio Milano-Mortara;
  - Quadruplicamento Porta Susa-Stura;
  - Realizzazione Sottostazioni Elettriche Innovative;
  - Potenziamento Infrastrutturale Orte-Falconara;
  - Adeguamento al traffico merci Domodossola-Luino-Ovada-Novara-Genova;
  - Sistemazione Nodo di Bari;
  - Variante Genova-Ventimiglia tratta Pegli Voltri;

- **Fase progettuale** (complessità progettuale, difficoltà del soggetto tecnico, nuovi input progettuali, approfondimenti progettuali, ecc.):
  - Potenziamento Infrastrutturale e Tecnologico Roma-Ciampino;
  - ERTMS;
  - Potenziamento Tecnologico Bologna-Bari;
  - Interventi Tecnologici Milano-Venezia;
  - Cintura Nord di Roma;
  - Potenziamento Impianto intermodale di Brindisi;
  - Costruzione IDP di Napoli Smistamento;
  - Ampliamento terminal Verona Quadrante Europa;
  - Potenziamento Infrastrutturale Orte – Falconara;
  - Raddoppio Prenestina-Lunghezza;
  
- **Interruzioni all'esercizio ferroviario** (mancata concessione o difficoltà di ottenimento, con conseguente riduzione della disponibilità dei tempi utili per l'esecuzione dei lavori, eccessivo impatto sulla circolazione ferroviaria, ecc.):
  - Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano – Udine e scalo Cervignano;
  
- **Integrazione fra progetti** (ritardi di progetti che impattano su altri progetti o che non ne rendono conveniente l'attivazione):
  - Raddoppio Prenestina-Lunghezza;
  - Potenziamento tecnologico Bologna-Bari;
  
- **Procedure negoziali** (ritardi nell'avvio, esiti negativi, offerte in aumento, ecc.):
  - Sistemazione a P.R. Pomezia Santa Palomba;
  - Realizzazione di infrastrutture ferroviarie dell'interporto di Livorno Guastocce;
  - Raddoppio Prenestina-Lunghezza.

#### **Contratto di Programma 2001-2005**

Rispetto al monitoraggio dello scorso anno, sono stati avviati, i seguenti progetti:

- Realizzazione del quadruplicamento della tratta Torino Dora - Torino Stura;

- Progettazione preliminare del collegamento Roma - Rieti (tratta Passo Corese - Rieti);
- Raddoppio della Linea Spoleto-Terni;
- Rilevamento Termico Boccole (r.t.b) fase nuovo piano regolatore generale.

In relazione ai tempi di conclusione dei progetti, dall'analisi emergono le seguenti principali cause di scostamento:

- **Ridefinizione priorità per gli ACS sull'intera rete da parte di RFI e conseguente ripianificazione dei tempi di realizzazione:**
  - Collegamento Aeroporto di Malpensa;
  - Sistemazione del Nodo di Venezia Mestre;
- **Rapporti con gli Enti Pubblici** (Conferenze di Servizio, autorizzazioni, incertezza sulle risorse finanziarie, nuove richieste da parte degli enti locali, procedure di esproprio, ricorsi al TAR, ecc.):
  - Potenziamento Infrastrutturale e tecnologico Caserta-Foggia;
  - Raddoppio Bari-Taranto;
  - Raddoppio Pescara-Bari;
  - Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella-Venusio;
- **Fase progettuale** (complessità progettuale, difficoltà del soggetto tecnico, nuovi input progettuale, approfondimenti progettuale, ecc.):
  - Raddoppio Bologna-Verona;
  - Raddoppio Genova-Ventimiglia;
  - Nuova Linea Ferrandina-Matera La Martella- Venusto;
  - Raddoppio della linea Bergamo-Treviglio;
  - Roma Smistamento - Ampliamento rimessa ALE e realizzazione Polo;
- **Gare d'appalto** (ritardi nell'avvio, esiti negativi, offerte in aumento, ecc.):
  - Sistema Comando e Controllo Bologna Centrale e del Nodo;
- **Integrazione fra progetti** (ritardi di progetti che impattano su altri progetti o che non ne rendono conveniente l'attivazione):
  - Potenziamento del Passante di Napoli.

Alcuni dei citati progetti riportano slittamenti sui tempi di conclusione abbastanza rilevanti. Si riporta di seguito un elenco di tali progetti, con il relativo slittamento e le cause riferite dal Gestore:

PROGETTO	RITARDO (mesi)	CAUSA
Roma Smistamento- Ampliamento rimessa ALE e realizzazione Polo	60	Passaggio di committenza: 2 <sup>a</sup> fase riavviata su rinnovati input progettuali. Nuova articolazione delle attività.
Quadruplicamento della tratta Torino P.Susa-Torino Stura (tratta P.Susa-Dora)	51	Riprogettazione susseguente ad intesa sottoscritta per la realizzazione del sottopasso fiume Dora e rilocalizzazione della stazione P.Nuova.
Raddoppio Milano-Mortara	30	Necessità di riarticolare il progetto per limitare la Conferenza di Servizi. Opposizione di EE.LL. sulle modalità di attraversamento del territorio.
Sistema Comando e Controllo Bologna Centrale e del Nodo	24	Ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete a causa delle difficoltà del mercato della produzione. Inserimento dell'intervento di sistemazione e velocizzazione del piano del ferro della stazione di Bologna C.le, recentemente stralciato, incrementando la capacità di stazione con i restanti investimenti previsti.
Sistema Comando e Controllo Genova-Roma e Pontremolese	24	Completamento lavori afferenti. Ritardo approvvigionamento materiali per ACEI/SCC.
Potenziamento tecnologico Bologna-Bari	24	Interferenze con esercizio. Limiti di risorse nelle Imprese. Complessità realizzativa apparati ACS/ACEI.
Roma S.Lorenzo competamento Omav	24	Contenzioso con l'appaltatore
Potenziamento Sistema Comando e Controllo nodo di Genova	21	Visite Commissione verifica tecnica. Interferenze con esercizio. Innovazione tecnologica.
Nuova linea Ferrandina-Matera La Martella-Venusio	18	Sospensione attività realizzazione tratta La Martella-Venusio per problemi connessi alla disponibilità di tutte le risorse necessarie.
Potenziamento infrastrutturale Trieste/Cervignano -Udine e scalo Cervignano	18	Ritardata definizione accordi con EE.LL. per la soppressione di alcuni passaggi a livello.
Cintura Nord di Roma	12	Ricorso al TAR di privati su modalità di asservimento.
Raddoppio Genova- Ventimiglia (tratte S. Lorenzo- Ospedaletti e Andora- S.Lorenzo)	12	Revisione dei tempi di realizzazione tratta Andora-S.Lorenzo per difficoltà su scavo gallerie ed imbocchi.
Adeguamento al traffico merci linea Domodossola-Luino- Ovada-Novara-Genova	12	Allungamento attività negoziali; difficoltà nelle procedure espropriative; revisione progettuale per ampliamento sagoma tratta Arona-Premosello.
Sistemazione del Nodo di Venezia Mestre	12	Ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete a causa delle difficoltà del mercato della produzione.

<b>Rilevamento Termico Boccole</b>	12	Integrazione progettazioni. Interferenza altri appalti.
<b>Potenziamento tecnologico Bologna-Verona-Brennero</b>	12	Ritardo assegnazione appalti. Procedura fallimentare appaltatore su fabbricato posto centrale SCC.
<b>Realizzazione sottostazioni elettriche innovative.</b>	12	Problemi con espropri. Interferenze con altri cantieri. Variazioni richieste da EE.LL. .
<b>Potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Verona</b>	12	Ripianificazione della realizzazione degli apparati tecnologici statici sull'intera rete a causa delle difficoltà del mercato della produzione.

Per ciascun progetto, il dettaglio degli scostamenti rispetto ai tempi di ultimazione precedentemente previsti è riportato in allegato 7 alla presente relazione.

### 6.7 - Interventi di soppressione dei passaggi a livello

Dal 1990 al 2002 sono stati soppressi complessivamente 2759 passaggi a livello, dei quali 1269 sulla rete fondamentale e 1490 su quella complementare.

Si registra, al 31/12/2002, l'esistenza di 7.415 passaggi a livello (P.L.): la loro distribuzione è sintetizzata nella tabella che segue.

RETE FERROVIARIA	P.L. manovrati da RFI	P.L. manovrati da privati
Direttrici nazionali e nodi	443	56
Direttrici internazionali	217	55
Linee trasversali	305	53
Altre linee	4.732	1.554
<b>TOTALE PARZIALE</b>	<b>5.697</b>	<b>1.718</b>
<b>TOTALE</b>	<b>7.415</b>	

- Sono stati soppressi, nel 2000, 2001 e 2002 rispettivamente 126, 162 e 135 P.L. contro i 190, previsti originariamente per gli anni 2000 e 2001, e 117 per l'anno 2002.
- Attualmente sono in corso interventi soppressivi per complessivi 388 P.L. (fondi L.189/83, 354/98 ed altri interventi di potenziamento).
- La soppressione di ulteriori 278 P.L. è prevista nel contesto della realizzazione di interventi di più ampia valenza, mirati al potenziamento della rete ferroviaria (quadruplicamenti, raddoppi, varianti).
- Sono in corso le progettazioni esecutive di opere, già provviste delle necessarie autorizzazioni e della relativa copertura finanziaria, per la soppressione di ulteriori 95 P.L.

In sintesi sono in corso di soppressione 761 P.L. ricadenti sulle seguenti direttrici/linee: